Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3692**

16. Wahlperiode 30. 11. 2006

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/3417 –

Priorisierung von Vorhaben im Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem Investitionsrahmenplan (IRP) 2006 bis 2010 hat die Bundesregierung eine Priorisierung von Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans vorgenommen. Dabei ist aber nicht deutlich geworden, nach welchen Kriterien diese Priorisierung erfolgte, da sich z. B. auch Projekte des Weiteren Bedarfs im Investitionsrahmenplan befinden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Projektaufnahme und ihre Dotierung im Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erfolgten nach folgenden Grundsätzen:

– Die Fortführung und Fertigstellung im Bau befindlicher Vorhaben haben Vorrang vor Neubeginnen.

– Entscheidend für die Aufnahme von Neubeginnen sind

- die Bedeutung für die Umsetzung der investitionspolischen Schwerpunkte, insbesondere die Konzentration der Investitionen auf die Wachstumskerne, ihre Verbindung miteinander sowie die Anbindung ihrer Einzugsgebiete des städtischen und ländlichen Raums,
- die Funktion für die Verkehrswirksamkeit bzw. Leistungsfähigkeit des Projektes im Netz durch Lücken- bzw. Netzschlüsse und die Beseitigung von Engpässen hoch belasteter Verkehrsknoten und Strecken,
- die Bedeutung für die Vernetzung der Konsum- und Produktionszentren mit den nationalen und internationalen Export- und Logistikdrehscheiben durch leistungsgerechte Hinterlandanbindungen und seewärtige Zufahrten deutscher Seehäfen, die Anbindung und Verknüpfung der zentralen Flughäfen und den Ausbau der Transitverbindungen im Rahmen der erweiterten Europäischen Union,
- der Planungsstand bzw. bestehendes Baurecht der Projekte.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28. November 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie erklärt sich die Differenz von 7,2 Mrd. Euro zwischen der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung bis 2010 vom 6. Juli 2006, die für den Zeitraum 2006 bis 2010 insgesamt 22,7 Mrd. Euro Investitionsmittel für die Bundesfernstraßen ausweist und den 29,9 Mrd. Euro, die der IRP in der Tabelle auf S. 6 als Planungsrahmen für Bundesfernstraßen im Zeitraum 2006 bis 2010 (Finanzplanung des Bundeshaushalts und Erhaltung der Bestandsnetze) ausweist?

2. Wie erklärt sich die Differenz von 11,8 Mrd. Euro zwischen der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung bis 2010 vom 6. Juli 2006, die für den Zeitraum 2006 bis 2010 insgesamt 17,3 Mrd. Euro Investitionsmittel für Investitionen in Eisenbahnen des Bundes ausweist und den 29,1 Mrd. Euro, die der IRP in der Tabelle auf S. 6 als Planungsrahmen für Bundesschienenwege im Zeitraum 2006 bis 2010 (Finanzplanung des Bundeshaushalts und Erhaltung der Bestandsnetze) ausweist?

3. Wie erklärt sich die Differenz von 1,5 Mrd. Euro zwischen der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung bis 2010 vom 6. Juli 2006, die für den Zeitraum 2006 bis 2010 insgesamt 3,9 Mrd. Euro Investitionsmittel für Bundeswasserstraßen ausweist und den 5,4 Mrd. Euro, die der IRP in der Tabelle auf S. 6 als Planungsrahmen für Bundeswasserstraßen im Zeitraum 2006 bis 2010 (Finanzplanung des Bundeshaushalts und Erhaltung der Bestandsnetze) ausweist?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Finanzplanung des Bundeshaushalts 2006 bis 2010 für die Schienenwege des Bundes, die Bundesfernstraßen und die Bundeswasserstraßen schließt die Investitionsmittel für die Erhaltung der Bestandsnetze in diesem Zeitraum ein (Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010, S. 6, Tabelle Planungsrahmen).

Bei Berücksichtigung der Fußnoten 2, 3 und 4 der Tabelle ergeben sich die Investitionsbeträge der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung.

4. Gibt es eine vom Finanzminister zugesagte Aufstockung der mittelfristigen Finanzplanung für Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen, die über die Zahlen des 6. Juli 2006 hinausgeht?

   Wenn ja, in welcher Höhe?

Am 9. November 2006 hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages beschlossen, die Verkehrsinvestitionen des Bundes im Bundeshaushalt 2007 um 180 Mio. Euro zu erhöhen. Für eine Aufstockung der mittelfristigen Finanzplanung gibt es keine Zusage des Bundesministers der Finanzen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

5. Wie hoch ist der Anteil der angekündigten 75 Mrd. Euro Investitionen in Bundesverkehrswege, der erst nach 2010 finanzwirksam wird?

Die im IRP enthaltenen prioritären Maßnahmen umfassen Erhaltungsinvestitionen in Höhe von 25,1 Mrd. Euro für den Zeitraum 2006 bis 2010 und den Investitionsbedarf von 50,1 Mrd. Euro für Neu- und Ausbaumaßnahmen. Alle diese Maßnahmen werden in diesem Zeitraum abgeschlossen, weitergeführt oder begonnen. Der IRP schließt angesichts der Tatsache, dass es sich bei Verkehrsinfrastrukturvorhaben häufig um sehr umfangreiche und investitionsintensive Einzelvorhaben handelt, den Investitionsbedarf von laufenden und begonnenen Projekten auch über das Jahr 2010 hinaus ein. Gemessen an der aktuellen

mittelfristigen Finanzplanung werden nach 2010 rechnerisch rund 36 Mrd. Euro finanzwirksam.

Die Projektlisten des IRP ermöglichen somit die erforderliche Disponibilität, die angesichts der Dynamik bei der Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten erforderlich ist.

6. Welche Erhaltungs- bzw. Bestandsnetzinvestitionen sollen für die Bundesfernstraßen, die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen in den Jahren 2006 bis 2010 aufgeschlüsselt nach Jahren zur Verfügung gestellt werden?

Der IRP sieht keine Aufschlüsselung nach Jahren vor.

7. Stimmt die Bundesregierung zu, dass laut Bundesverkehrswegeplan für den Erhalt der Bundesfernstraßen einschließlich Erhaltungsanteilen im Zusammenhang mit Ausbau-, Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen ab 2005 jährlich 2,5 Mrd. Euro veranschlagt waren, die sogar noch weiter ansteigen sollten?

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) sieht im Zeitraum 2001 bis 2015 rund 34,4 Mrd. Euro für die Erhaltung der Bundesfernstraßen vor (Kapitel 6.2.4). Demzufolge sollen bis 2012 die Erhaltungsmittel von jährlich 1,7 Mrd. Euro auf rund 2,6 Mrd. Euro ansteigen und sich danach auf einem Niveau von jährlich 2,3 Mrd. Euro konsolidieren. Der BVWP und der IRP sehen keine Aufteilung der Investitionsmittel nach Jahren vor.

8. Wie erklärt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund, dass im IRP in 2009/2010 lediglich 2,1 Mrd. Euro für Erhaltungsinvestitionen an Bundesfernstraßen einschließlich Erhaltungsanteilen im Zusammenhang mit Ausbau-, Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen zur Verfügung stehen sollen?

9. Stimmt die Bundesregierung zu, dass diese 2,1 Mrd. Euro gegenüber dem Haushaltsentwurf 2007 lediglich eine Steigerung um 100 Mio. Euro bedeuten?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das im IRP für 2009/2010 genannte Volumen von 2,1 Mrd. Euro wird nach Durcharbeitung der Projektstruktur (Aus- und Neubau, Erhaltung, kombinierte Maßnahmen) mit der endgültigen Fassung des IRP auf 2,3 Mrd. Euro angehoben. Dies bedeutet gegenüber dem Haushaltsentwurf 2007 vom 9. Juli 2006 eine Steigerung um rund 300 Mio. Euro.

10. Nach welchen Kriterien und in welcher Wichtung wurden Projekte für den Investitionsrahmenplan ausgewählt?

Die Auswahl der Schienenprojekte erfolgte ausschließlich aus Projekten des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Der Schwerpunkt wurde auf die zügige Fertigstellung bereits laufender Maßnahmen sowie auf Maßnahmen mit weit fortgeschrittenem Planungsstand gelegt. Neue Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege konnten nur bei unabdingbarer Notwendigkeit in den IRP aufgenommen werden.

Die Aufnahme von Bundesfernstraßenprojekten in den IRP basierte auf folgenden Grundsätzen:

- Die Fortführung und Fertigstellung im Bau befindlicher Vorhaben haben Vorrang vor Neubeginnen.
- Bei Neubeginnen müssen die Projekte für die Umsetzung der investitionspolitischen Schwerpunkte wie Konzentration der Investitionen auf die Wachstumskerne, ihre Verbindung miteinander sowie die Anbindung ihrer Einzugsgebiete des städtischen und ländlichen Raums bedeutsam sein.
- Nur Auswahl von Projekten des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (bis auf 4 Ausnahmen; siehe Antwort zu Fragen 15 bis 17).
- Weit fortgeschrittene Planungsstände bzw. bestehendes Baurecht sind zu berücksichtigen.

Die Projektliste des IRP zu den Bundeswasserstraßen orientiert sich am Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 und enthält vornehmlich Projekte, die ohnehin erforderliche Ersatzinvestitionen mit Erweiterungsanteilen kombinieren. Darüber hinaus sind einige wenige reine Ausbaumaßnahmen enthalten.

11. Welche Projekte mit welchem Finanzrahmen ohne bisher rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss sind in den IRP aufgenommen worden?

Die im IRP enthaltenen Schienenprojekte, für die nach dem vorliegenden Erkenntnisstand bisher keine Abschnitte rechtskräftig planfestgestellt wurden, sind in Anlage 1 aufgeführt.

In Anlage 2 sind die nach dem vorliegenden Erkenntnisstand im IRP enthaltenen Bundesfernstraßenprojekte ohne rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss genannt.

Bei den Bundeswasserstraßen liegt bei fast allen der als neue Vorhaben gekennzeichneten Maßnahmen noch kein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Planungen und Planfeststellungsverfahren sind dabei unterschiedlich weit fortgeschritten. Das Volumen der in der Projektliste als neue Vorhaben gekennzeichneten Maßnahmen an Bundeswasserstraßen beträgt rund 1,6 Mrd. Euro und schließt den Investitionsbedarf über das Jahr 2010 hinaus mit ein.

12. Welche Projekte mit welchem Finanzrahmen mit rechtskräftigem Planfeststellungsbeschluss sind nicht in den IRP aufgenommen worden?

Es wird auf die Eingangsbemerkung in der Antwort zu Frage 11 verwiesen.

Die in Anlage 3 genannten Schienenprojekte, für die mindestens ein Abschnitt rechtskräftig planfestgestellt ist, und die in Anlage 4 genannten Bundesfernstraßenprojekte mit einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss sind nicht im IRP enthalten.

Bei den Bundeswasserstraßen gibt es keine Projekte mit rechtskräftigem Planfeststellungsbeschluss, die nicht in den IRP aufgenommen wurden.

13. Welche durchschnittliche Verkehrsbelastung und welcher Schwerlastanteil sind für die einzelnen Straßenbauvorhaben des Investitionsrahmenplans prognostiziert, dargestellt nach Projekten pro Bundesland?

14. Welche durchschnittliche Verkehrsbelastung und welcher Schwerlastanteil sind für die einzelnen Straßenbauvorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Fünften Fernstraßenausbauänderungsgesetzes prognostiziert, die nicht im Investitionsrahmenplan aufgenommen wurden, dargestellt nach Projekten pro Bundesland?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Diese Aufstellung ist für insgesamt rund 2 500 Bedarfsplanprojekte im vorgegebenen Zeitrahmen nicht möglich. Das BMVBS lässt derzeit das Projektinformationssystem PRINS des BVWP auf den Stand der Bedarfsplangesetze aktualisieren. Das Ergebnis wird im Jahr 2007 erwartet und wird für jedes im BVWP bewertete Projekt die prognostizierten Verkehrsstärken beinhalten.

15. Welche Projekte des Weiteren Bedarfs (mit Planungsrecht) des Fünften Fernstraßenausbauänderungsgesetzes wurden in den Investitionsrahmenplan aufgenommen, und warum?

16. Wie deckt sich die Tatsache, dass es Projekte des Weiteren Bedarfs (mit Planungsrecht) im IRP gibt, mit der Aussage im IRP (S. 18), dass es sich bei den Aus- und Neubauprojekten „ausschließlich [um] Projekte des Vordringlichen Bedarfs der Schienen- und Bundesfernstraßenausbaugesetze …“ handelt?

17. Warum wurden diese Projekte vorgezogen, obwohl zahlreiche Projekte des Vordringlichen Bedarfs nicht in den IRP aufgenommen wurden?

Die Fragen 15 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den Aus- und Neubauprojekten der Schiene wurden ausschließlich Projekte des Vordringlichen Bedarfs in den IRP aufgenommen.

Im Bereich der Bundesfernstraßen wurden folgende zwei Projekte des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (neben insgesamt rund 1 000 Projekten des Vordringlichen Bedarfs) in den IRP aufgenommen:

– Vierstreifiger Ausbau der Bundesstraße 33 Gengenbach–Elgersweiler

  Bedingt durch die außergewöhnliche Häufung von Unfällen mit tödlichem Ausgang in diesem Teilabschnitt der Bundesstraße 33 ist aus Verkehrssicherheitsgründen ein vierstreifiger Ausbau dringend erforderlich. Das Planfeststellungsverfahren hierfür läuft seit Mitte Oktober 2006.

– Bundesstraße 96 Westtangente Bautzen

  Zur kompletten Entlastung der Stadt vom Fernverkehr sind die – bereits realisierte – Maßnahme Bundesstraße 156, Stadtaußenring Bautzen, und die Westtangente erforderlich. Erst mit der Verwirklichung dieser Tangente, für die seit Juli 2005 ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt, wird auch der Verkehrswert der schon realisierten Maßnahme zum Tragen kommen.

Des Weiteren wurden folgende zwei Bundesfernstraßenprojekte des Weiteren Bedarfs in den IRP aufgenommen:

– Bundesstraße 257 Ortsumgehung Altenahr, 2. Bauabschnitt

  Die Maßnahme ist inzwischen bereits im Bau, weil die notwendige Sanierung einer abgängigen Stützwand der bisherigen Straße allein nicht wirtschaftlich gewesen wäre.

– Sechsstreifiger Ausbau der Autobahn 61, Autobahndreieck Nahetal–Anschlussstelle Rheinböllen

  Zwei Großbrücken haben erhebliche Schäden und müssen erneuert werden. Es ist nicht wirtschaftlich, diese wieder vierstreifig herzustellen. Deshalb wurde dem Land in Aussicht gestellt, diese Maßnahme nach Vorlage von begründenden Unterlagen gemäß § 6 FStrAbG als sechsstreifige Lösung in den Straßenbauplan einzustellen.

Anlage 1

Im Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010 enthaltene Projekte des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, für die bisher kein Abschnitt rechtskräftig planfestgestellt ist

lfd. Nr.	Maßnahme	Investitionsvolumen Bund ab 2006 (in Mio. Euro)
1	ABS Stelle−Lüneburg	229,6
2	ABS/NBS Hanau−Nantenbach	135,5
3	NBS/ABS Hamburg/Bremen−Hannover	1 283,9
4	ABS Hoyerswerda−Horka−Grenze D/PL	163,0
5	NBS Rhein/Main−Rhein/Neckar	1 316,3
6	ABS Düsseldorf−Duisburg (Rhein-Ruhr-Express)	1 400,0
7	ABS Freilassing−Grenze D/A (Salzburg)	18,0

Abkürzungen:

ABS = Ausbaustrecke
NBS = Neubaustrecke

Anlage 2

Im Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010 enthaltene Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ohne rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss

	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten in Mio. Euro ab 2006
1	BB	A 10	Umbau AD Schwanebeck	54,6
2	BB	A 10	AD Schwanebeck–Weißensee (Lgr. BB/BE)	20,5
3	BB	A 10	AD B-Pankow (LGr BE/BB)–AD Kreuz Oranienburg	111,1
4	BB	A 10	Umbau AD Kreuz Oranienburg (2. Baustufe)	18,6
5	BB	A 10	AD Kreuz Oranienburg–AD Havelland	56,7
6	BB	A 10	AD Potsdam–AD Nuthetal	78,7
7	BB	A 14	Lgr. ST/BB (Wittenberge)–Lgr. BB/MV (Groß Warnow)	147,3
8	BB	B 1	OU Herzfelde	7,6
9	BB	B 5	OU Perleberg	3,9
10	BB	B 87	OU Lübben	20,2
11	BB	B 87	OU Herzberg	19,7
12	BB	B 96	OU Fürstenberg	19,5
13	BB	B 96	OU Teschendorf und Löwenberg (n B 167n)	7,5
14	BB	B 96	OU Teschendorf und Löwenberg (s B 167n)	38,3
15	BB	B 97	OU Schwarze Pumpe und Spremberg	27,3
16	BB	B 101	Luckenwalde–Wiesenhagen	8,3
17	BB	B 101	OU Thyrow	6,9
18	BB	B 101	OU Elsterwerda	9,6
19	BB	B 102	N-Abschnitt OU Brandenburg	26,5
20	BB	B 102	S-Abschnitt OU Brandenburg	13,4
21	BB	B 112	OU Eisenhüttenstadt	17,2
22	BB	B 112	OU Wiesenau und OU Brieskow-Finkenheerd	27,1
23	BB	B 112	OU Frankfurt (Oder) (3. BA: B 5–B 167)	22,0
24	BB	B 112	OU Neuzelle	7,9
25	BB	B 158	OU Ahrensfelde	36,9
26	BB	B 167	OU Finowfurt und Eberswalde (B 198–A 11)	5,4
27	BB	B 167	OU Finowfurt und Eberswalde (A 11–L 200)	25,9
28	BB	B 167	OU Finowfurt und Eberswalde (L 200–B 167 (O))	10,1
29	BB	B 169	OU Plessa	9,1
30	BB	B 169	OU Elsterwerda	8,8
31	BB	B 179	OU Königs Wusterhausen (B 179 (S)–L 40)	7,7
32	BB	B 183	OU Bad Liebenwerda	13,6
33	BB	B 189	OU Kuhbier	3,7
34	BB	B 189	OU Kemnitz	3,9
35	BB	B 189	OU Heiligengrabe	3,8
36	BE	A 10	Weißensee (Lgr. BB/BE)–AD Pankow (Lgr. BE/BB)	69,6

	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten in Mio. Euro ab 2006
37	BE	A 100	AD Neukölln–Sonnenallee	118,0
38	BE	A 100	Vorleistung am S-Bahnhof Ostkreuz	13,3
39	BW	A 5	AS Offenburg-S–AS Offenburg	11,5
40	BW	A 6	AS Wiesloch/Rauenberg–AS Sinsheim	50,1
41	BW	A 6	AS Bad Rappenau–AS Heilbronn/Untereisesheim	34,6
42	BW	A 8	AS Mühlhausen–Hohenstadt (Albauf- und -abstieg)	399,4
43	BW	A 8	AS Pforzheim-N–AS Wurmberg (m. B 10)	62,3
44	BW	B 27	Donaueschingen (B 33)–Hüfingen (B 31)	13,9
45	BW	B 28	OU Horb (L 355a–B 14/B 463)	6,0
46	BW	B 28	Rottenburg–Tübingen (L 370 alt)	20,5
47	BW	B 29	OU Mögglingen	48,5
48	BW	B 31	Überlingen/W–Überlingen/O	22,1
49	BW	B 31	Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen	63,9
50	BW	B 32	OU Horb	12,0
51	BW	B 33	A 5–Elgerweiler	23,1
52	BW	B 33	Gengenbach–Elgersweier	9,9
53	BW	B 34	OU Grenzach	10,7
54	BW	B 34	OU Wyhlen	9,8
55	BW	B 294	OU Elzach	8,5
56	BW	B 294	OU Winden	27,1
57	BW	B 311	OU Unlingen	11,7
58	BW	B 313	OU Grafenberg	5,3
59	BW	B 314	OU Grimmelshofen	19,2
60	BW	B 462	OU Dunningen	18,0
61	BY	A 3	AS Helmstadt–AS Wertheim	48,1
62	BY	A 3	Kauppenbrücke–AS Hösbach	73,9
63	BY	A 6	AS Schwabach-W–AS Roth	39,4
64	BY	A 8	AS Zusmarshausen–AS Adelsried	58,3
65	BY	A 94	AS Forstinning–Pastetten	28,2
66	BY	A 94	Malching–Tutting	48,1
67	BY	B 2	OU Untersteinbach	9,0
68	BY	B 2	OU Dettenheim	7,0
69	BY	B 13	OU Unterheßbach und OU Lehrberg	11,5
70	BY	B 15	Westtangente Rosenheim	48,2
71	BY	B 16	OU Marktoberdorf	6,9
72	BY	B 16	OU Dillingen	21,7
73	BY	B 19	Immenstadt–Heuberg	37,6
74	BY	B 20	Rissmannsdorf–Cham	8,9
75	BY	B 20	OU Furth i.W.	41,6
76	BY	B 23	W-OU Garmisch-Partenkirchen (mit Kramer-Tunnel)	104,0

	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten in Mio. Euro ab 2006
77	BY	B 85	OU Neubäu	9,2
78	BY	B 85	Wackersdorf–AS Schwandorf	8,6
79	BY	B 85	Untertraubenbach–Altenkreith	40,3
80	BY	B 85	OU Altenkreith	5,0
81	BY	B 173	Johannisthal–s Kronach	12,1
82	BY	B 173	Lichtenfels–Zettlitz (2. BA)	19,4
83	BY	B 173	Lichtenfels–Zettlitz (3. BA)	56,7
84	BY	B 286	B 19–Bad Kissingen	17,5
85	BY	B 299	OU Grafenwöhr	5,0
86	BY	B 299	OU Pressath (2. BA)	4,8
87	BY	B 299	OU Neumarkt/St. Veit	12,7
88	BY	B 299	OU Waldsassen/Kondrau	13,8
89	BY	B 300	OU Weichenried	7,4
90	BY	B 303	OU Schirnding	12,8
91	BY	B 303	Sonnefeld–Johannisthal (3. BA)	4,2
92	BY	B 304	OU Altenmarkt (m Aubergtunnel)	19,4
93	BY	B 388	OU Dirnaich	8,9
94	BY	B 388	OU Taufkirchen (Vils)	17,0
95	BY	B 388n	Vilstalspange	7,0
96	BY	B 388n	B 388–Hallbergmoos (Anbindung FH)	19,2
97	BY	B 470	W-OU Forchheim	9,7
98	BY	B 472	OU Hohenpeißenberg	19,3
99	BY	B 999	OU Rödental	28,9
100	HB	A 281	AS HB-Kattenturm–AS HB-Airport-Stadt	77,5
101	HB	A 281	AS HB-Neustädter Hafen–AS HB-Strom	46,4
102	HB	A 281	AS HB-Strom–AS HB-Gröpelingen (Weserquerung)	200,0
103	HB	B 212	Lgr. NI/HB–A 281	9,5
104	HE	A 44	AD Kassel-O–AS Helsa-O (mit 8-str. Ausbau A 7)	286,1
105	HE	A 44	AS Helsa-O–AS Hessisch Lichtenau-W	228,8
106	HE	A 44	AS Hess. Lichtenau-W–AS Hess. Lichtenau-M	54,2
107	HE	A 44	AS Hess. Lichtenau-O (Walburg)–Hasselbach	72,0
108	HE	A 44	Hasselbach–AS Waldkappel-O	53,7
109	HE	A 44	AS Waldkappel-O–Wehretal/Hoheneiche	153,1
110	HE	A 44	Wehretal/Hoheneiche–AS Sontra-N	149,9
111	HE	A 44	AS Sontra/Ulfen–AD Wommen (A 4)	85,9
112	HE	A 49	AS Schwalmstadt–AS Neuental	182,5
113	HE	A 66	Frankfurt/Erlenbruch–AS F./Bergen-Enkheim	174,0
114	HE	A 661	F./Hanauer Landstraße–AS Frankfurt/Seckbach	29,4
115	HE	B 3	OU Karben/Okarben	2,4
116	HE	B 3	B 45 OU Wöllstadt/Nieder- u. Ober-Wöllstadt	27,2

	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten in Mio. Euro ab 2006
117	HE	B 3	Weimar/Roth–Weimar/Argenstein	38,3
118	HE	B 7	OU Calden	12,7
119	HE	B 8	OU Bad Camberg/Erbach, Bad Camberg u. Bad C./Würges	31,4
120	HE	B 26	B 42 NO-OU Darmstadt	66,0
121	HE	B 27	OU Hauneck/Unterhaun, H./Oberhaun und H./Sieglos	21,6
122	HE	B 27	OU Neu-Eichenberg/Hebenshausen	3,5
123	HE	B 38	OU Reinheim/Spachbrücken	18,1
124	HE	B 44	OU Groß-Rohrheim	4,1
125	HE	B 45	B 521 OU Nidderau/Windecken und N./Heldenbergen	30,1
126	HE	B 49	AS Beselich/Obertiefenbach–Deponie Beselich	5,8
127	HE	B 49	Beselich/Heckholzhausen–AS Merenberg-W	4,3
128	HE	B 49	AS Merenberg-W–Merenberg-O	10,3
129	HE	B 49	AS Tiefenbach–AS Leun	8,6
130	HE	B 49	AS Leun–AS Solms	29,5
131	HE	B 49	AS Solms–Kloster Altenberg	15,5
132	HE	B 83	OU Hofgeismar	12,6
133	HE	B 83	OU Bad Karlshafen	17,6
134	HE	B 84	OU Hünfeld	14,7
135	HE	B 249	OU Eschwege	9,9
136	HE	B 252	OU Vöhl/Dorfitter	13,5
137	HE	B 252	OU Münchh., Simtsh., Todenh., Wetter, Nd-Wetter	69,0
138	HE	B 255	OU Weimar	12,1
139	HE	B 452	OU Wehretal/Reichensachsen	9,6
140	HE	B 455	OU Friedberg/Dorheim	10,1
141	HE	B 456	B 275 OU Usingen	28,1
142	HE	B 457	OU Büdingen/Büches	10,5
143	HE	B 458	OU Hilders/Wickers	4,5
144	HE	B 458	OU Dipperz	7,6
145	HE	B 486	Mörfelden-Walldorf (A 5)–OU Langen	5,5
146	HE	B 486	OU Dreieich/Offenthal	8,3
147	HE	B 486	OU Mörfelden	22,2
148	HH	A 7	AS Hamburg/Othmarschen–AS HH/Stellingen	89,0
149	HH	A 7	AS Hamburg/Stellingen–AD HH-NW (A 23)	54,8
150	MV	A 14	Lgr. BB/MV–Ludwigslust (B 5)	46,1
151	MV	A 14	Ludwigslust–Ludwigslust (B 191)	21,9
152	MV	A 14	Ludwigslust (B 191)–AK Schwerin (A 24)	47,4
153	MV	A 14	AS Schwerin-N (B 104)–AS Jesendorf	88,3
154	MV	B 96	O-OU Neubrandenburg (1. BA: B 96 S–B 104 O)	38,0
155	MV	B 96n	AS Altefähr–Samtens (B 96/B 96n)	29,9
156	MV	B 96n	Samtens–Bergen (B 196)	42,3

	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten in Mio. Euro ab 2006
157	MV	B 109	OU Levenhagen	2,0
158	MV	B 109	OU Anklam (1. BA: B 110–nw Anklam)	15,4
159	MV	B 192	OU Waren (1. BA: B 192 W–B 108 N)	15,0
160	MV	B 194	OU Loitz	10,5
161	MV	B 321	OU Hagenow	12,2
162	NI	A 1	AS Oyten–AS Stuckenborstel	77,5
163	NI	A 1	AS Sittensen–AS Sittensen	44,2
164	NI	A 1	AS Rade–AD Buchholz (A 261)	24,2
165	NI	A 7	AS Göttingen-N–AS Nörten/Hardenberg	28,4
166	NI	A 7	AS Seesen–AS Bockenem	61,2
167	NI	A 7	AS Bockenem–AD Salzgitter	58,7
168	NI	A 26	Buxtehude–Horneburg	112,3
169	NI	A 26	A 26–Anbindung B 3	9,6
170	NI	B 1	OU Aerzen	9,6
171	NI	B 1	OU'n Coppenbrügge–Marienau	12,9
172	NI	B 1	Sorsum–Innerste (West- u. Mittelteil OU Himmelthür)	24,1
173	NI	B 3	Celle (B 3)–Celle (B 214) (Südteil OU Celle)	16,9
174	NI	B 3	OU Arnum (Arnum–K 221)	18,3
175	NI	B 3	OU Westerfeld (K 221–Landwehrkreisel)	19,0
176	NI	B 73	OU Otterndorf	11,4
177	NI	B 75	OU Dibbersen	11,1
178	NI	B 188	OU Danndorf/Velpke	9,8
179	NI	B 210	OU Schortens (Westteil, L 807–AS Gr. Ostiem)	24,1
180	NI	B 210	OU Schortens (Ostteil, AS Gr. Ostiem–A 29)	9,6
181	NI	B 211	Mittelort–Brake	19,0
182	NI	B 212	OU Berne (o Huntebrücke–L 875)	40,7
183	NI	B 241	Volpriehausen–Ellierode	25,1
184	NI	B 247	OU Westerode	8,8
185	NW	A 1	AS Lommersdorf–AS Blankenheim (B 51)	41,8
186	NW	A 1	AS Wermelskirchen–T+R Anlage Remscheid	48,7
187	NW	A 1	DEK-Brücke–AS Lengerich/Tecklenburg	33,2
188	NW	A 1	AS Lengerich/Tecklenburg–AK Lotte/Osnabrück	48,1
189	NW	A 2	AK Kamen–ö AK Kamen	11,2
190	NW	A 2	AK Kamen–AS Hamm	28,7
191	NW	A 3	AS Köln/Dellbrück–AS Köln/Mülheim	83,0
192	NW	A 4	AS Düren–AS Kerpen	76,3
193	NW	A 30	AK Löhne–Rehme (m. Abzw. A 30 Ri. Rehme)	137,6
194	NW	A 33	AK Bielefeld (A 2)–AS Bielefeld/Brackwede	69,2
195	NW	A 33	AS Bielefeld/Brackwede–AS Halle/Steinhagen	78,2
196	NW	A 33	AS Halle/Steinhagen–AS Borgholzhausen	120,5

	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten in Mio. Euro ab 2006
197	NW	A 33	B 61 Zubringer Bielefeld/Brackwede	11,8
198	NW	A 40	w AS Gelsenkirchen–ö AS Gelsenkirchen	11,4
199	NW	A 40	AS Gelsenkirchen–AS Bochum/Stahlhausen	29,9
200	NW	A 40	w AS Bochum/Stahlhausen–ö AS Bochum/Stahlhausen	59,5
201	NW	A 40	AS Dortmund/M–AS Dortmund/O (B 236)	234,0
202	NW	A 44	Düsseldorf/Ratingen (A 3)–Velbert (B 227)	129,4
203	NW	A 44	Bochum (Sheffieldring)–AK Bochum/Witten	39,2
204	NW	A 45	AK Hagen–AK Westhofen	46,1
205	NW	A 46	Westring–AK Sonnborn	14,5
206	NW	A 46	AS Bestwig–Bestwig/Nuttlar (einschl. Zubr. B 480n)	101,8
207	NW	A 52	Roermond (D/NL)–Elmpt (B 230)	27,1
208	NW	A 57	AK Neuss/Süd–AS Neuss/Norf	12,7
209	NW	A 57	AS Neuss/West–AK Kaarst	60,7
210	NW	A 59	AD Bonn/Beuel–AD St. Augustin/West	35,3
211	NW	A 61	Netzschluss bei Venlo (NL/D)	29,0
212	NW	A 445	AS Werl/Nord–AS Hamm/Rhynern (A 2)	50,0
213	NW	A 524	Duisburg/Serm–AS Duisburg/Rahm	20,5
214	NW	B 8	OU Düsseldorf/Wittlaer (1. BA: A 524–Froschenteich)	8,8
215	NW	B 8	OU Düsseldorf/Wittlaer (2. BA: Froschenteich–L 139)	19,3
216	NW	B 9	OU Kleve	6,0
217	NW	B 51	OU Köln/Meschenich	14,8
218	NW	B 51	OU Münster (Lütkenbecker Weg–L 843)	26,5
219	NW	B 54	Lünen (DB-Strecke–B 236)	6,2
220	NW	B 54	OU Steinfurt–Ochtrup (B 70)	18,1
221	NW	B 55	W-OU Erwitte	42,4
222	NW	B 56	Bgr. D/NL–Tüddern–L 410	24,3
223	NW	B 56	L 410–Gangelt	13,7
224	NW	B 56	Gangelt–AS Heinsberg	28,5
225	NW	B 56	O-OU Düren/N (1. BA: B 399–B 264)	14,3
226	NW	B 56	O-OU Düren/S (2. BA: B 264–B 56)	8,4
227	NW	B 56	OU Swisttal/Miel (m. AS A 61)	6,0
228	NW	B 57	N-OU Baesweiler (K 27–B 56)	4,9
229	NW	B 57	S-OU Baesweiler (L 240n–K 27)	4,2
230	NW	B 58	OU Wesel-Büderich (B 58–L 460)	17,3
231	NW	B 58	OU Beckum	12,5
232	NW	B 62	Siegtalbrücke–Mudersbacher Kreisel	65,9
233	NW	B 64	OU Warendorf	36,4
234	NW	B 70	OU Wettringen (2. BA)	18,0
235	NW	B 220	OU Kleve–Kellen (B 220–B 57)	7,3
236	NW	B 221	OU Wildenrath	4,1

	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten in Mio. Euro ab 2006
237	NW	B 221	OU Arsbeck	6,8
238	NW	B 223	OD Dorsten (Nordabschnitt II)	3,8
239	NW	B 236	Stadtgrenze DO/Schwerte–AS Schwerte (A 1)	9,4
240	NW	B 238	OU Kalletal/Langenholzhausen	8,3
241	NW	B 265	OU Hürth/Hermülheim	17,7
242	NW	B 265	Hürth/Hermülheim–Köln/Millitärring	8,1
243	NW	B 266	OU Kesternich	2,3
244	NW	B 399	OU Gey	4,3
245	NW	B 474	OU Datteln (L 609–B 235)	17,6
246	NW	B 480	OU Bad Wünnenberg	26,7
247	NW	B 481	OU Münster	32,5
248	NW	B 525	OU Nottuln/Darup	4,7
249	NW	B 525	OU Nottuln	10,6
250	NW	B 528	OU S Kamp-Lintfort (W)	8,0
251	NW	B 611	Vlotho/Exter–Löhne/Wittel (A 2–L 860)	19,8
252	RP	A 6	AS Kaiserslautern-W–AD Kaiserslautern-O	63,0
253	RP	A 61	AK Mutterstadt–AK Frankenthal	59,6
254	RP	A 61	AD Nahetal–AS Rheinböllen	70,0
255	RP	B 48	OU Enkenbach/Alsenborn	7,3
256	RP	B 50	B 50 alt–Zubringer B 53n	33,5
257	RP	B 51	OU Konz-Könen	15,0
258	RP	B 256	OU Kruft	6,3
259	RP	B 271	OU Kirchheim	16,4
260	RP	B 427	OU Bad Bergzabern	38,6
261	SH	A 20	Wahlstedt–Weede	153,2
262	SH	A 20	Weede–Geschendorf	35,2
263	SH	A 21	Stolpe–Nettelsee	24,0
264	SH	A 21	Nettelsee–Kl. Barkau	23,8
265	SH	B 5	OU Bredstedt	10,5
266	SH	B 5	OU Breklum/Struckum	19,7
267	SH	B 5	OU Hattstedt	14,5
268	SH	B 202	OU Tating	4,7
269	SH	B 206	OU Bad Bramstedt	28,1
270	SH	B 209	N-OU Schwarzenbek	21,2
271	SL	B 51	OU Besseringen	20,2
272	SL	B 51	OU Saarlouis/Roden	13,2
273	SL	B 269	Verlegung bei Lebach	10,0
274	SN	A 72	AS Niederfrohna–AS Rathendorf (B 175)	99,6
275	SN	A 72	AS Rathendorf–AS Frohburg (B 7n)	91,3
276	SN	A 72	AS Frohburg–AS Borna-S (B 95)	67,7

	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten in Mio. Euro ab 2006
277	SN	B 2	OU Bad Düben/Wellaune	2,2
278	SN	B 96	OU Hoyerswerda	8,8
279	SN	B 101	OU Freiberg	61,2
280	SN	B 107	Chemnitz–Ebersdorf (Ostumfahrung Chemnitz)	41,5
281	SN	B 169	B 6–Riesa	18,5
282	SN	B 169	OU Stützengrün/Hundshübel	8,9
283	SN	B 169	OU Göltzschtal	29,2
284	SN	B 173	OU Flöha	36,9
285	SN	B 173	OU Kesselsdorf (3. BA: Kesselsdorf–S 36n)	9,4
286	SN	B 175	OU Döbeln/Masten	11,6
287	SN	B 175	B 180 OU Waldenburg (1. BA: w Waldenburg)	8,8
288	SN	B 178	Zittau–Niederoderwitz	19,9
289	SN	B 178	Niederoderwitz–Obercunnersdorf	44,2
290	SN	B 178	Obercunnersdorf–Löbau	29,1
291	SN	B 178	Nostitz–A 4	33,4
292	ST	A 14	A 2–B 189	114,5
293	ST	A 14	B 189 (n Wolmirstedt)–B 188 (s Stendal)	99,0
294	ST	A 14	B 188–B 190n	204,0
295	ST	A 14	B 190n–LGr. ST/BB	93,0
296	ST	A 71	Lgr. TH/ST–AD Oberröblingen (A 38)	34,0
297	ST	A 143	AS Halle-Neustadt–AD Halle-N (A 14)	148,9
298	ST	B 2	OU Wittenberg/O	4,7
299	ST	B 2	B 100 OU Eutzsch	5,1
300	ST	B 6n	AS Güsten–AS Ilberstedt	47,8
301	ST	B 6n	Umbau AS Bernburg (A 14)	20,2
302	ST	B 6n	OU Bernburg	66,2
303	ST	B 6n	OU Köthen	37,3
304	ST	B 6n	Köthen–A 9	26,6
305	ST	B 27	TOU Hüttenrode	2,3
306	ST	B 71n	A 14–Haldensleben	18,9
307	ST	B 79	OU Harsleben	7,6
308	ST	B 81	OU Kroppenstedt	5,4
309	ST	B 107	OU Oranienbaum	5,7
310	ST	B 176	OU Weißenfels/N	2,6
311	ST	B 180	OU Schneidlingen	7,0
312	ST	B 180	Quenstedt–S-OU Aschersleben	24,8
313	ST	B 181	OU Günthersdorf	3,5
314	ST	B 188	OU Klosterneuendorf–Jävenitz–Hottendorf	11,4
315	ST	B 188	OU Oebisfelde	19,4
316	ST	B 188	OU Miesterhorst	7,5

	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten in Mio. Euro ab 2006
317	ST	B 246a	OU Schönebeck (2. BA)	12,9
318	ST	B 246a	OU Schönebeck (Elbebrücke)	26,7
319	TH	A 4	AS Ronneburg–AS Schmölln	46,7
320	TH	A 4	Werrabrücke–Eisenach-Ost (B 84)	55,0
321	TH	A 4	Eisenach-Ost–Waltershausen	86,0
322	TH	A 4	AS Magdala–AS Jena-Göschwitz	231,4
323	TH	A 9	AS Schleiz–AS Dittersdorf	61,7
324	TH	A 9	AS Dittersdorf–AS Triptis	58,3
325	TH	A 38	AS Breitenworbis–AS Bleicherode	114,7
326	TH	A 71	AS Sömmerda-O (B 176)–Prov. AS B 85	53,2
327	TH	A 71	AS Heldrungen–AS Artern (B 86)	53,3
328	TH	A 71	AS Artern–Lgr. TH/ST	25,6
329	TH	B 4	Sundhäuser Berg	5,6
330	TH	B 19	Osttangente Meiningen (B 19–B 280)	26,9
331	TH	B 19	Verlegung Fambach (1. BA)	3,2
332	TH	B 19	Wernshausen–Niederschmalkalden (m Brücke Zwick)	14,5
333	TH	B 62	OU Bad Salzungen (4. BA: Anbindung Hämbacher Kreuz)	11,8
334	TH	B 62	OU Bad Salzungen (5. BA: Werraquerung m. Anb. B 19)	13,9
335	TH	B 88	Bücheloh–Gehren	20,3
336	TH	B 93	OU Gößnitz und OU Löhmigen	24,8
337	TH	B 176	OU Sömmerda	9,7
338	TH	B 247	OU Wintzingerode	8,1
339	TH	B 247	OU Höngeda	11,2
340	TH	B 247	OU Mühlhausen (Höngeda–B 249)	7,8
341	TH	B 247	Gotha–n A 4	4,7
342	TH	B 247	OU Kalmerode	8,3
343	TH	B 281	OU Könitz	3,6

Erläuterungen:

A = Autobahn
AD = Autobahndreieck
Lgr. = Landesgrenze
B = Bundesstraße
OU = Ortsumgehung
BA = Bauabschnitt
L = Landstraße
AS = Anschlussstelle
K = Kreisstraße

Abkürzungen der Bundesländer:

BB = Brandenburg
BE = Berlin
BW = Baden-Württemberg
BY = Bayern
HB = Bremen
HE = Hessen
HH = Hamburg
MV = Mecklenburg-Vorpommern
NI = Niedersachsen
NW = Nordrhein-Westfalen
RP = Rheinland-Pfalz
SH = Schleswig-Holstein
SL = Saarland
SN = Sachsen
ST = Sachsen-Anhalt
TH = Thüringen

Anlage 3

Nicht im Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010 enthaltene Projekte des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, für die mindestens ein Abschnitt rechtskräftig planfestgestellt ist

lfd. Nr.	Maßnahme	Investitionsvolumen Bund ab 2006 (in Mio. Euro)
1	ABS Uelzen–Stendal	139,2

Erläuterungen:

ABS = Ausbaustrecke

Anlage 4

Nicht im Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010 enthaltene Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen mit einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss

	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten in Mio. Euro ab 2006
1	BW	A 3	Lgr. BY/BW–Lgr. BW/BY	37,8
2	BW	B 10	NT Karlsruhe (Th.-Heuss-Str.–Elfmorgenbruchstr.)	57,0
3	BW	B 466	Süßen (B 10n)–Donzdorf	11,2
4	BY	B 2	Verl. s Fürstenfeldbruck (Münchner Berg) (2. BA)	5,5
5	NW	A 44	Essen/Dilldorf–AD Velbert	8,8
6	RP	B 47	A 61–Worms (Kolpingstraße/K 17)	2,0
7	SL	B 41	OU Wolfersweiler	9,0

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333